SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 15 minutos)

La Comisión da la bienvenida a la calificada delegación que preside el Prefecto de Santa Vitoria do Palmar, Cláudio Fernando Brayer Pereira, y que está integrada, entre otros, por Miriam Marroni, Vicepresidente de la Comisión de Ciudadanía de Derechos Humanos, y Gladys Cali, Asistente Parlamentaria.

En principio, le ofrezco la palabra al señor Senador Lorier para que explique los alcances del Seminario realizado en el día de hoy y luego ofrecemos la palabra a los visitantes para que hagan un resumen de las inquietudes y de las razones de su presencia en Montevideo.

SEÑOR LORIER.- Señor Presidente, señores Senadores, señores integrantes de la delegación del Brasil que nos visita: quisiera aclarar un vacío involuntario del señor Presidente, porque también está presente un representante de la Presidencia del Gobierno de Brasil, el señor Félix Pires, que concurre a esta actividad en expresa representación del Presidente del Brasil, la cual, en primer lugar, tiene que ver con la integración y, en segundo término, con la potenciación de la Hidrovía de la Laguna Merín.

Quiero destacar, también, que esta actividad contó con la presencia del señor Vicepresidente de la República, de la señora Presidenta de la Cámara de Representantes, de los señores Ministros de Relaciones Exteriores, Reinaldo Gargano, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, arquitecto Mariano Arana, de Turismo, Héctor Lescano, y de un conjunto de Intendentes vinculados a la zona del lado uruguayo, como el Intendente de Cerro Largo, Coronel Ambrosio Gutiérrez, el Intendente de Rocha, el señor Artigas Barrios, y el Intendente de Treinta y Tres, señor Gerardo Amaral. Además, todos ellos han venido acompañados por un conjunto nutrido de personas, entre las que se encontraba el Presidente de la Asociación Nacional de Puertos.

Estamos todos contestes en decir que se trató de un Seminario que es el puntapié inicial de una actividad que debe ser seguida por la conformación de una Comisión dentro de las estructuras ya existentes, a los efectos de confeccionar los proyectos que luego necesitarán su correspondiente financiación. Estamos en esa etapa y es un gran honor haber recibido a los invitados brasileños acá, así como estar trabajando en estas cosas bien concretas de la integración en las que debe avanzar el MERCOSUR.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PEREIRA (Interpretación del portugués).- En primer lugar, deseo agradecer la oportunidad que nos da esta Comisión de saludar a todos los nuevos Senadores y decir que, junto con el señor Senador Eduardo Lorier y con el señor Diputado Hermes Toledo, de Treinta y Tres, hemos mantenido diversos contactos respecto de la importancia de profundizar en el tema de la hidrovía de la Laguna Merín.

Estamos aquí junto con nuestro amigo Félix Pires, que representa a nuestro Presidente de la República, compañero Luis Inácio "Lula" da Silva, con la Diputada estatal Miriam Marroni, que integra la Comisión de Asuntos del MERCOSUR de la Asamblea Legislativa de Rio Grande do Sul, con el señor Luis Azambuja, que es ingeniero de la compañía Docas de San Pablo que administra la Hidrovía de la Laguna Merín, con el profesor Manuel Maia, que es el Jefe de la agencia de la Laguna Merín del Ministerio de Integración Nacional, y nuestros Secretarios Municipales de Gobierno.

Estuvimos hoy, junto con las autoridades citadas y con el señor Senador Eduardo Lorier, también con empresarios de navegación e inversores que están interesados en este asunto.

Este tema que venimos discutiendo refiere a la integración efectiva de dos países que tienen problemas comunes y que tienen un punto de convivencia común, que es nuestra frontera. La verdad es que, con el proyecto del MERCOSUR, las fronteras fueron las más sacrificadas, principalmente para el trabajador; se incrementó en forma importante el desempleo y también sufrió mucho lo relativo al comercio y a las cuestiones agropecuarias.

A diferencia de lo que ocurrió en Europa cuando hizo su integración, donde los productos europeos son complementarios, en nuestra región, la mitad Sur de Rio Grande do Sul es muy igual al Uruguay en lo geográfico y lo cultural. Nuestra historia es común y entonces nosotros producimos lo que el Uruguay produce, y de la misma manera, el Uruguay produce lo que nosotros producimos. Por tanto, nuestros productos muchas veces concuerdan, y aún no se hallaron soluciones que permitiesen sustentaciones económicas para las actividades que se desarrollan en nuestras zonas de frontera.

Tenemos que trabajar, ya sea como Intendentes, como Senadores o como Diputados, para buscar soluciones con los gobiernos, porque debemos mejorar la calidad de vida de las poblaciones. Quienes vivimos en la frontera identificamos las potencialidades que allí existen. Hoy, por encima de eso, junto con los Diputados y los Senadores, organizamos grupos de discusiones, y uno de los puntos de desarrollo económico y por consiguiente social a sustentar en la región, es el de la Hidrovía de la Laguna Merín. ¿Por qué? Porque la verdad es que toda esta región, la de Río Grande do Sul principalmente y el Uruguay con certeza, carecen muchas veces de infraestructura de transporte, la cual es esencial. Hoy el transporte, por ejemplo, es uno de los índices principales en muchos costos de varios productos. Por estas fronteras pasan muchos productos y pueden pasar otros más, tanto del Uruguay para el Brasil como del Brasil para el Uruguay.

Nosotros vivimos en la región de Santa Vitoria do Palmar, y esa Hidrovía de la Laguna Merín se sitúa en un punto muy importante geográficamente. Estamos a 230 kilómetros del Puerto de Río Grande, que es un puerto marítimo de gran calado para navíos transoceánicos; estamos a 500 kilómetros de Porto Alegre por agua, que es una región metropolitana muy importante; estamos a 600 kilómetros del Puerto Estrela, que es un puerto fluvial al Norte de Porto Alegre, que da continuidad a la Hidrovia de Laguna Merín, Laguna de los Patos, Río Tacuarí y Estrela. En Estrela existen los trenes, los ferrocarriles que pasan por Lages, van a

Curitiba y luego llegan hasta San Pablo. Entonces, es una oportunidad de dotar a esa región de una importante infraestructura de transporte. Estamos a 360 kilómetros de Montevideo, y en vía recta, por Colonia, a 500 kilómetros de Buenos Aires.

Por lo tanto, tenemos un centro geográfico en el entorno de unos 500 kilómetros, de millones y millones de habitantes, con una población muy grande y principalmente con un comercio muy intenso, el comercio del MERCOSUR. Entendemos que no sólo es la oportunidad de dotarnos de la infraestructura para el transporte de carga que hoy existe entre Montevideo y San Pablo, sino también de nuevas oportunidades de transporte, como el del arroz y la madera producidos en el Uruguay. Pensamos que no tiene que ser sólo un corredor de transporte, sino una oportunidad de negocios para las nuevas empresas que se quieran venir a instalar en torno a la hidrovía, al ver la facilidad de transporte multimodal que tenemos aquí.

Por otro lado también nos posibilita una integración mayor, por ejemplo con los gobiernos municipales de Treinta y Tres y de Rocha, en los aspectos de turismo. Tenemos rutas turísticas conjuntas, tenemos empleos turísticos conjuntos, y a partir de ahí también podremos abrir nuevas oportunidades de empleo.

Vivimos en una región que es muy pobre; por cierto, Santa Vitoria do Palmar es de las la ciudades más pobres del Brasil. Es la segunda mayor ciudad productora de arroz en el Brasil, pero a pesar de ello presenta los peores indicadores sociales: la mayor concentración de renta del Estado de Rio Grande do Sul con la mayor desigualdad social del Estado de Rio Grande do Sul. Tiene la undécima concentración de rentas del Brasil entre más de 5.500 municipios y tiene la cuarta mayor desigualdad social del Brasil, también dentro de 5.500 municipios, según los datos de desarrollo humano de las Naciones Unidas.

Estoy convencido de que Rocha, Treinta y Tres y Cerro Largo no pueden ser muy diferentes; es una frontera con muchas dificultades de desarrollo y de generación de empleo. Tenemos que aprovechar esas potencialidades en el área de la agricultura, de la pecuaria, de la agroindustria, del turismo, de la minería, y colocarlas a disposición de nuestros inversores, para que nuestros pueblos pueda utilizar mejor esas potencialidades.

Entendemos, por lo tanto, que es un proyecto que está muy bien realizado. En 1999, el gobierno brasileño hizo el dragado de la Laguna Merín en aquellos puntos críticos que tenía; dragó la entrada de la Laguna, en el canal de San Gonzalo, dragó el puerto de Santa Vitoria y, por tanto, permitió la navegabilidad de la Laguna Merín. Ahora faltan pequeñas obras, porque lo más grueso y pesado ya fue hecho. Hay que reestructurar el puerto de Santa Vitoria, readecuarlo, porque está muy viejo, muy abandonado desde hace mucho tiempo -fue hecho en tiempos pasados, con otras estructuras, con otros barcos-, y también tiene potencialidad el lado uruguayo con el puerto de la Charqueada, por ejemplo, que se ha discutido bastante. El puerto de Santa Vitoria fue conseguido por el Municipio, por lo que somos autoridades portuarias en Santa Vitoria, y nosotros no entendemos el puerto de la Charqueada como un puerto concurrente, sino muy por el contrario, como un puerto complementario. Podemos construir ahí un complejo portuario y puede ser la canalización de varios emprendimientos de futuros. Tenemos empresarios interesados en invertir en esa región, en el área del puerto.

Nos sentimos muy reconfortados por la acogida que tuvimos y por las personas que participaron hoy en este evento. Quienes concurrieron por el Brasil nos permite afirmar que es un tema que despierta mucho interés y atención por parte de los gobiernos .

Me parece que el MERCOSUR tiene ahora que comenzar a caminar en dirección a las poblaciones más pobres y que la integración de nuestros países permita recuperar la autoestima y terminar con ese debe social que tenemos, principalmente, en las comunidades de frontera. Tenemos que presentar un proyecto de desarrollo sustentable, que produzca empleo y que lleve, principalmente, justicia social a nuestro trabajador, porque siempre ha sido el más castigado cuando se toman algunas medidas, como por ejemplo en el MERCOSUR, que son extremamente importante para todos nosotros. Hay que ajustar cada vez más la promoción de una integración y de una unión real de nuestros países, a fin de crear condiciones comunes como latinoamericanos.

Ya que estamos aquí, me gustaría traer la palabra del Gobierno brasileño. Tenemos a nuestra Diputada Miriam Marroni, integrante de nuestro Parlamento, para dar más apoyo del que ya obtuvimos.

Quienes estamos en esta lucha, como militantes sociales, es un enorme placer divulgar ideas que vengan en la dirección de construir una sociedad mejor, más justa, más igualitaria y más solidaria. Por lo tanto, agradezco una vez más esta gran oportunidad de encontrarme acá, y destacar la presencia del ex Presidente del Uruguay y de todos los demás Senadores, que están de parabienes con el trabajo que se viene desarrollando. Agradezco también al señor Senador Lorier, a quien tuve oportunidad de conocerlo, por el trabajo conjunto que realizamos por el bienestar de nuestros pueblos.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco los conceptos vertidos por el Prefecto Municipal de Santa Vitoria do Palmar, y ofrezco la palabra a quien desee hacer uso de ella.

SEÑORA MARRONI.- Soy Diputada estadual por el Partido de los Trabajadores y represento aquí al Frente Popular. Quiero presentar el saludo del Frente Popular de Rio Grande do Sul y el apoyo a la presentación de las intenciones de nuestro Gobierno, el gobierno de "Lula", que continúa firme con su visión de país. Por eso estamos dando continuidad a nuestra política de integración, a nuestra política de MERCOSUR, con un nuevo paradigma de relaciones.

Estamos aquí para demostrar de qué forma queremos relacionarnos y establecer cuál es la orientación de nuestro gobierno. Quien vive en la frontera y mantiene relaciones históricas, quiere que haya actuación conjunta. Con el Prefecto "Batata", que representa la política del Gobierno de "Lula", tenemos la responsabilidad de cimentar esta nueva relación del MERCOSUR, porque somos hermanos y debemos construir una cultura que haga que nos conozcamos mejor. Debemos llevar a cabo una política de amistad que nos permita conocernos mejor y compartir esta vida conjunta, ante este concepto que proviene de la vieja idea de individualismo, de la vieja idea de corporativismo, de la vieja idea de competitividad, que siempre contribuía a fomentar las disputas. Me parece que con lo que hoy se ve en el mundo, no cabe más este tipo de relación.

Entonces nuestra palabra, nuestro gesto, nuestra voluntad de corazón es realmente inaugurar una nueva forma de relacionamiento, estableciendo una negociación clara, transparente, verdadera, sin la vieja idea de la desconfianza, porque todos perdemos con eso.

Considero que estamos atrasados en esta relación del MERCOSUR. Tenemos el ejemplo de la Unión Europea y del ALCA. Es necesario que los países del MERCOSUR inauguremos esta relación de autosustentación de nuestras economías, de nuestras culturas, de nuestras políticas sociales. Tenemos los mismos problemas, vivimos en la misma región, disputamos los mismos desafíos por la energía, por el agua, por la hidrovía, que es el tema provocado por nuestro Prefecto "Batata", por la necesidad que tiene el Municipio, y que cuenta con el apoyo del Gobierno de "Lula" para viabilizar la inauguración de algo nuevo como es la hidrovía. Hoy todo el mundo trabaja con hidrovías en Europa, trata comercializar en forma más barata y racional. Sin embargo, nos aferramos a un modelo de carreteras, que es caro, que nos hace perder vidas e incluso se pierde cerca del 30% de la producción. ¿Por qué no conseguimos sentarnos dos países y viabilizar una política que permita ayudar a nuestros Gobiernos, a las economías, de forma clara, transparente, justa, y fraterna?

Nuestro Gobierno, el Frente Popular en el Estado de Rio Grande do Sul, y la Asamblea Legislativa de Rio Grande do Sul, también tienen esta disposición. No habrá lugar ni país, autónomo y autosustentado, sin procesar políticas estructurales, respetando las autonomías, a partir de este nuevo momento histórico. Queremos ofrecer no sólo la hidrovía, que lleva y trae una nueva economía, como llevan y traen las personas el turismo y la integración. Estamos promoviendo ahora, con el Gobierno de "Lula", al Brasil como un gran polo de industria naval, y en nuestra región ya estamos construyendo las primeras plataformas del puerto de Río Grande donde el Brasil quiere disputar al mercado internacional la construcción de la industria naval.

Estamos aquí también para comenzar la cuestión de biodisel, que son los nuevos modelos energéticos. Tenemos mucho para intercambiar. Si no intercambiamos entre nosotros, ¿con quién vamos a establecer políticas de autopreservación, de autosustentabilidad, de protección de nuestras economías? Contamos con la voluntad del Prefecto "Batata", y el respaldo de nuestro Presidente para que cumplamos esta misión.

Agradezco la recepción del señor Senador Lorier y de quienes nos acompañaron, y ya estamos tratando otros temas como el de formar el frente de los parlamentarios del MERCOSUR, que identifica la lógica de género y que vienen a contribuir mucho con las políticas de inclusión social.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a la señora diputada Miriam Marroni, Vicepresidenta de la Comisión de Ciudadanía y Derechos Humanos.

A los efectos de plantear un diálogo más fluido, ofrecemos la palabra a los visitantes y a los miembros de la Comisión.

SEÑOR MICHELINI.- Antes que nada, quiero dar la bienvenida a la delegación del país hermano y deseo resaltar el gusto que significa para nosotros recibirlos en esta Casa.

Soy integrante de la Bancada oficialista y, en lugar de un discurso, me gustaría hacer un par de preguntas, aunque no sé si es este el momento oportuno.

En primer lugar, quisiera saber, teniendo en cuenta las inquietudes que se han planteado en el Seminario, si podría ser factible construir un flujo de navegación en la Laguna Merín y su cuenca, incluso para intercambiar productos que el Brasil y el Uruguay ya están intercambiando.

La segunda inquietud –espero que la diferencia de idiomas no me juegue una mala pasada- tiene que ver con el tema vinculado al arroz.

El Estado de Santa Catarina es un productor de arroz muy importante, como también lo es el Uruguay, y nuestro mercado natural es el Brasil; pero habitualmente hay problemas en la frontera, y creo que quizás podríamos unir esfuerzos en la medida en que muchas veces los productores de un lado y del otro, así como el mercado, en general son los mismos. Sería bueno que el flujo de arroz uruguayo pudiera contar con aliados del otro lado de la frontera para que, por ejemplo, el arroz subsidiado que entra al Brasil, entre después de que se haya comercializado el que se produce en todo el MERCOSUR.

Estas eran las dos preguntas que quería realizar: una vinculada al tema del flujo vial, de navegación, y la otra referida a si podemos encontrar mecanismos para que de un lado y del otro de la frontera, la alianza por el arroz vaya dando pasos seguros entre los dos países.

SEÑOR AZAMBUJA (Interpretación del portugués).- Primeramente, quiero agradecer la oportunidad de estar aquí, como ya dijo el Prefecto Claudio, junto a ilustres figuras, como el ex Presidente que hoy tengo el placer de conocer.

En cuanto a la primera pregunta relativa al flujo de mercaderías, a través del Chuy se intercambian cerca de 500.000 toneladas por año en ese comercio bilateral entre el Brasil y el Uruguay. Reitero: eso sólo en el Chuy; no he considerado Yaguarón, que es prácticamente igual.

Durante la mañana hablamos algo sobre eso. Incluso en el Brasil existe la idea, que no es muy practicada –en lo personal, creo mucho en ella-, que sería la utilización de "containers" de cerca de 3 metros y algo. ¿Por qué un "container" pequeño? Porque pesa poco y entonces los equipamientos de carga y descarga tienen un costo mucho menor y no precisan demasiada sustentación. Entonces, todo va a contribuir para que sea utilizado ese tipo de embalaje. ¿Qué significa esto? Que con la excepción de los automóviles o de otras cargas específicas, podríamos decir que todo el transporte terrestre entre el Brasil y el Uruguay podría utilizar ese corredor Montevideo-San Pablo, del cual forma parte la hidrovía de la Laguna Merín.

Es evidente que con esto no estamos diciendo que vamos a abandonar otras partes de carreteras, incluso porque hoy no se dispondría de la flota suficiente como para transportar todo. Podríamos ilustrarnos acerca de la potencialidad de carga que podría ser transportada por la hidrovía de la Laguna Merín.

Algo muy importante que se hizo en los últimos cinco años, que fue fundamental para que estemos hoy juntos, es que ya se hicieron obras. Hoy se podría salir con embarcaciones de Santa Vitoria, en el futuro del Cebollatí, y ella podrá llegar hasta Rio

Grande. Eso era imposible hace cinco años, porque la Laguna Merín no estaba dragada para que saliera la carga; entonces nadie iba a hacer inversiones en el área interior de la Laguna si no tuviese certeza de que las embarcaciones saldrían. Eso ya fue hecho.

Otra idea que también quería dejar con mucho énfasis para todos nosotros -brasileños y uruguayos; para los ciudadanos de esta parte del mundo de aquí, del Sur del Brasil y del Uruguay-, es que seremos responsables ante las futuras generaciones si no utilizamos aquellos medios de transporte mas racionales y por consecuencia de menor costo que tenemos a nuestra disposición.

¡A cuántos lugares del Brasil, del Uruguay y del mundo, les gustaría tener una hidrovía! No las tienen, y para tenerla necesitarían realizar inversiones fabulosas. Nosotros ya tenemos la hidrovía abierta. Es un punto fundamental para formar conciencia en nuestras sociedades de la importancia de este proyecto, que permitiría salir con una carga por carretera desde Montevideo y en por la Charqueada, que sería el futuro puerto uruguayo, colocaríamos una embarcación y navegaríamos durante 600 kilómetros, con un transporte que es baratísimo.

Muchas veces hago la siguiente analogía, para que se vea lo que es el transporte por hidrovía, que muchos no se dan cuenta. Si subo algo a una embarcación pequeña de madera y tomo un remo en la mano, voy enseguida al medio del río. ¿Qué gasto de energía tuve con eso? Cero, prácticamente. Ahora, si lo coloco encima de un vehículo, ¿cuánto cuesta?. Entonces la hidrovía tiene esa gran ventaja: económicamente gasta muy poca energía, transporta mucho y a larga distancia.

Nosotros tenemos eso ahí, prácticamente pronto. ¿Qué es lo que está faltando para que tengamos todo el sistema funcionando? Del lado del Brasil, prácticamente modernizar Santa Vitoria do Palmar, y del lado uruguayo, tomar conciencia de la importancia de la hidrovía, el dragado del río Cebollatí -que vamos a suponer que costará un millón de dólares o un millón y medio de dólares, que es poco si vamos a comparar con una inversión en una carretera- y la discusión de las terminales, que serían de iniciativa privada. ¿Que estaríamos ganando ahí? Cantidades fabulosas de madera que contamos en la región, que hoy no consiguen ser transportadas porque el costo del transporte hasta Montevideo es muy caro. Entonces, sería una carga nueva saliendo por la hidrovía a un costo bajísimo. Lo mismo con el arroz -que después va a ser comentado-, que históricamente el Uruguay siempre exportó al Brasil y, lógicamente, después va a seguir exportando en cantidades iguales o mayores.

Entonces tenemos un potencial de carga fantástico a un costo bastante reducido, y como ciudadano brasileño, como integrante del MERCOSUR, no me gustaría que mis hijos o mis nietos me digan que no se hizo nada para utilizar un transporte barato.

Era este el mensaje me quería dejar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le doy la palabra al señor Félix Pires, quien participa de esta reunión en representación de la Presidencia de la República, para que responda la segunda pregunta que formuló el señor Senador Michelini.

SEÑOR PIRES (Interpretación del portugués).- Es un placer estar acá, hablando en el Senado del Uruguay, ya que es un hecho importante para nosotros discutir el proceso de integración fronterizo.

Específicamente, con relación a la cuestión del arroz, quería hacer una comparación con un hecho concreto que ha sucedido en el Brasil en 1992. Teníamos un exceso de maíz en el centroeste de nuestro país, pero faltaba en el nordeste brasileño -Pernambuco, Paraiba-, y resultaba mucho más económico comprar el maíz de la Argentina y transportarlo por buque hasta el nordeste, que transportar por carretera internamente en el Brasil. Es decir, teníamos excedente de maíz, pero lo importábamos a arancel cero, para hacer frente a la demanda del nordeste.

Hay veces que una cuestión que parece esencial para una localidad, en términos generales no es importante, es relativo. Eso pasa con el arroz. La importación de arroz en el Brasil -tanto de ustedes, de la Argentina y un poco de algún otro país, como los Estados Unidos- representa alrededor del 10% del consumo nacional. Entonces si vamos a hablar en términos nacionales, ningún país se puede plantear que tiene una competencia muy difícil, muy dura porque ha perdido el 10% del mercado. Si se estuviese hablando de un 30%, un 40%, o un 50% es otra cosa; pero un 10% es para la integración. Tenemos que perder mercados y ganar otros mercados.

Una solución que nuestro compañero Luis Fay Azambuja había señalado, es que a través de la hidrovía se puede transportar arroz desde el Uruguay hasta San Pablo y de ahí llegar al mercado consumidor, que puede ser San Pablo o tener otros destinos. Se pasaría a través de Rio Grande, porque para los productores de Rio Grande sí es un problema de vida o muerte, pero para el Brasil como país no es así. Para nosotros, en Brasilia, el arroz no es un tema; es algo muy coyuntural, muy especifico de una región, y además tenemos el tema del tiempo. Los precios son flotantes, suben, bajan por cuestiones estacionales o lo que sea. El Brasil alguna vez ha exportado arroz y alguna vez ha importado cantidades más importantes de arroz. No es un hecho concreto. Ese es el primer punto.

El segundo punto es que tuvimos recién un seminario en Bagé con todas las Intendencias de la frontera y la mitad del sur del Brasil. Ese tema del arroz se volvió a presentar. En ese momento señalé, además de lo que dije ahora, que la plantación de un producto solo quizás no es la mejor solución en temas económicos. Tenemos que agregar valor. La mitad del sur del Brasil es la región pobre, y yo creo, personalmente -no en nombre del Gobierno brasileño-, que la producción de arroz no agrega mucho valor a la región. Es muy concentradora de renta. Puede disminuir el problema de desempleo, de transferencia de renta; es lo que llamamos el "plantation", con todos los costos sociales involucrados.

Entonces lo que tenemos que hacer, para aquello que es poco competitivo en el Brasil o en otras regiones, respecto a los productos de arroz, tenemos que presentar propuestas de cambios de producción agrícola y hacer inversiones. Existe una empresa en el Brasil que es muy eficiente en transferir la producción. En años anteriores tuvimos una producción grande de trigo en Rio Grande do Sul, ¿Cuál puede ser el proceso de integración en el MERCOSUR? Trasladar toda la producción porque los productores de trigo del Brasil, en Rio Grande do Sul no eran competitivos. Eso es parte de la dinámica de la integración. Sí cabe al Gobierno del Brasil hacer un proceso de transición. En ese sentido, queremos hacer un trabajo más amplio, y creo que el proceso de integración de la región pasa por eso.

Me imagino que con la profundización de la integración, algunos sectores de la economía del Uruguay van a tener problemas. Es natural; quizá se puedan adoptar medidas preventivas antes que pueda pasar ese problema, si empezamos a hacer la

profundización de políticas macroeconómicas, políticas a largo plazo. ¿Qué podemos hacer? ¿Qué tenemos en común ¿Cómo podemos hacer las cadenas productivas? Al revés que la competencia, vamos a estructurar las cadenas productivas.

La diferencia que veo del MERCOSUR con otras uniones económicas, con otros bloques, es la siguiente: en Europa uno compra una pieza alemana, otra pieza inglesa y otra italiana y produce un coche en España. En el Brasil, en la Argentina, en el Uruguay y en el Paraguay eso no pasa: se hace un producto y lo exporta. No hay vinculación de las cadenas productivas. No es una parte de un producto hecho en un país y parte en otro. Hay muy poco conocimiento entre nosotros

Yo creo, en realidad, que el proceso de integración es una decisión política. Por eso creo esencial e importante que ustedes, que son la más alta instancia política del Uruguay, adopten una decisión sobre el MERCOSUR, sobre las relaciones bilaterales que vamos a tener, sobre la integración fronteriza. Para el Brasil es esencial. Ustedes tienen que pensar: ¿qué vamos a hacer? ¿Cuál va a ser nuestra posición con relación al Brasil? Vamos a presentar propuestas innovadoras, vamos a pensar a largo plazo, porque los problemas coyunturales deben ser tratados como cuestiones coyunturales, como el problema del arroz.

Tenemos que mirar a largo plazo. ¿Qué es lo que pasa a largo plazo? ¿Cómo van a seguir las economías del Uruguay y del Brasil a largo plazo en el mercado mundial? Creo que es una buena oportunidad acá, ya que estamos presentes, para plantearnos relaciones más amplias, más abiertas, con propuestas abiertas.

Era eso, solamente, lo que quería señalar: el problema del arroz para nosotros no existe, es puramente coyuntural.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos los comentarios que se han realizado aquí en cuanto al intercambio de experiencias y el que nos hayan transmitido las conclusiones del Seminario realizado en el día de hoy.

Por lo tanto, la Comisión de Asuntos Internacionales agradece a la delegación visitante su presencia y les desea éxito en las gestiones emprendidas.

(Se retira de Sala la delegación visitante)

La Comisión tiene a consideración el Tratado de Creación de la Secretaría General Iberoamericana.

Este Tratado ya había sido remitido a la anterior Legislatura, durante el gobierno del doctor Batlle y ahora es reiterado por el Poder Ejecutivo, en función de la reunión que se mantuvo en el día de hoy. Podríamos decir que este es un Tratado cuyo tratamiento implica a dos gobiernos de este país.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se aprueba el Tratado.

(Se vota:)

4 en 7. **Afirmativa.**

En función de no haber sido miembro informante de ningún proyecto en el Plenario hasta ahora, me ofrezco a hacerlo en este caso.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace. Es la hora 18 y 02 minutos)